

УДК 338.47

ОПТИМИЗАЦИЯ РАСХОДОВ РЕГИОНАЛЬНОГО АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКИ

Филипова А.М.**Научный руководитель – старший преподаватель Акбулатов Т.Э.*****Сибирский федеральный университет***

Красноярский край второй по величине регион РФ, он занимает площадь в 2 366 797 км², что составляет 13,86% от территории России. Значительная часть территории края расположена в труднодоступных районах, многие города и поселения располагаются в районах вечной мерзлоты. По этой причине использование воздушного транспорта, учитывая проблемы автодорожных и железнодорожных маршрутных сетей, играет значимую роль в поддержании экономических и социальных связей между районами края. В его пользу и высокая скорость перевозки, и быстрое реагирование на изменяющуюся конъюнктуру рынка, и высокая проходимость воздушных судов (по сравнению с наземными видами транспорта).

В настоящий момент на территории Красноярского края находятся 20 аэродромов, имеющих искусственные взлетно-посадочные полосы, 17 – имеющие грунтовые взлетно-посадочные полосы и 2 – авиации общего назначения. До распада СССР весь региональный авиатранспортный комплекс находился в собственности государства. С распадом СССР произошло разделение единого авиатранспортного комплекса на несколько хозяйствующих субъектов: региональные аэропорты остались в собственности государства, а самолето-вертолетный парк перешел к авиакомпаниям. Такое разграничение собственности привело к прекращению обновления самолето-моторного парка, реконструкции регионального авиатранспортного комплекса, отставание в реализации мер регулирования региональных рынков авиаперевозок. На сегодняшний день состояние большинства региональных аэропортов далеко не идеально. Большая часть взлетно-посадочных полос (ВПП) с искусственным покрытием введено в строй около 40 лет назад. Светосигнальным оборудованием оснащено треть аэродромов. Техника на 85 процентов выработала сроки службы. А в целом износ основных фондов аэродромной сети приблизился к 80 процентам. Примерно к 2015 году авиатранспортный комплекс полностью исчерпает свой потенциал. Поэтому реконструкция имеющихся аэродромов, строительство новых, а также полное обновление самолето-моторного парка является одной из острых и актуальных на сегодняшний момент задач для Красноярского края, т.к. авиация является единственным средством обеспечения транспортной доступности со многими районами края. Мероприятия по строительству и реконструкции аэропортов включают в себя следующие виды работ: реконструкция и строительство взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, мест стоянок, систем электроснабжения, замена светосигнального оборудования; реконструкция и строительство аэровокзальных комплексов; строительство и реконструкция других объектов аэропортовой инфраструктуры, включая грузовые комплексы, склады авиационных горюче-смазочных материалов, ангары для обслуживания воздушных судов.

Решение проблемы реновации регионального авиатранспортного комплекса осложняет еще и тот факт, что в транспортной цепочке присутствуют несколько хозяйствующих субъектов, каждый из которых заинтересован в минимизации своих затрат и максимизации прибыли. В рассматриваемом случае, затраты на

реконструкцию аэродрома и закупку новых самолетов взаимосвязаны друг с другом; данные процессы нельзя осуществить отдельно. Т.к. при осуществлении реконструкции взлетно-посадочной полосы, предназначенной для самолетов малой вместимости, авиакомпания вынуждены будут приобрести подобные самолеты, хотя, учитывая пассажиропоток, могли обновить авиапарк самолетами большей вместимости. Также наблюдается обратная тенденция, в случае закупки авиакомпаниями самолетов определенного типа, государству необходимо будет реконструировать взлетно-посадочную полосу, предназначенную для самолетов такого типа, что также может привести к дополнительным нерациональным расходам. Таким образом, для развития регионального авиатранспортного комплекса в настоящий момент в первую очередь необходимо решить проблему оптимизации совокупных расходов между авиакомпаниями и аэропортами.

Кроме того, существующая инфраструктура авиатранспортного комплекса строилась под советские пассажиропотоки, которые значительно превышали сегодняшние, аэродромы принимали по несколько самолетов в день, что отразилось на пропускной способности аэропорта. К примеру, пропускная способность аэропорта Черемшанка достигает 400 пасс./час. В 2000-х годах пассажиропотоки стали сокращаться по причине низкой плотности населения и его низкой платежеспособности. Такое снижение пассажиропотока привело к тому, что многие аэродромы находятся в запустении, принимают по два рейса в неделю и только в летний период.

Реконструкцию регионального авиатранспортного комплекса необходимо осуществлять, принимая во внимание совокупные расходы на реновацию. Так, при осуществлении закупки самолетов большей вместимости авиакомпания сократят свои удельные издержки на 1 пасс./км. С другой стороны, возрастут издержки аэропорта, связанные с увеличением пропускной способности аэропорта и его обслуживанием. В случае приобретения самолетов малой вместимости увеличиваются удельные издержки авиакомпаний на 1 пасс./км, но при этом сокращаются издержки аэропорта. Таким образом, для осуществления реновации авиатранспортного комплекса необходимо определить оптимальную пропускную способность аэропорта и оптимальный тип самолета, учитывающий пассажиропоток конкретного района, что приведет к установлению оптимального уровня совокупных расходов авиатранспортного комплекса, а как следствие, и к минимизации затрат хозяйствующих субъектов транспортной инфраструктуры.

Правительство Российской Федерации на протяжении нескольких лет разрабатывает ряд законопроектов по развитию региональной и местной авиации. В связи с поручением Президента России авиатранспортной деятельности внутрирегиональной авиации была разработана и утверждена Минтрансом России и Минобороны РФ Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года, которая содержит предложения по формированию эффективных механизмов сохранения и развития всего сегмента социально значимых авиационных перевозок, включая региональные и местные перевозки, перевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Базовыми механизмами системы государственной поддержки, предложенными в Концепции, являются: субсидирование аэропортовой деятельности; субсидирование авиакомпаний, осуществляющих социально значимые региональные и местные перевозки; организация аэропортовой деятельности на основе создания казенных предприятий в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Также была разработана и утверждена подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010–2015

годы)", в рамках которой предусмотрено восстановление и развитие региональных сетей аэропортов на ближайшую и среднесрочную перспективу. Подпрограммой "Гражданская авиация" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)" в соответствии с задачей "Обеспечение развития региональных сетей аэропортов" предусмотрена реконструкция 73 региональных аэропортов, на эти цели выделяется свыше 150,385 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета – 105,026 млрд. рублей. В рамках данной подпрограммы предусмотрена государственная поддержка авиакомпаний и аэропортов, осуществляющих перевозки по авиалиниям, определенным как социально значимые, направленная на покрытие расходов по эксплуатации авиалиний и освобождение от уплаты НДС авиакомпаний; также предполагается снижение ставок по местным налогам авиакомпаниям, выполняющим перевозки по местным и региональным авиалиниям; разработать механизм дотирования стоимости топлива для выполнения местных и региональных авиаперевозок; и др.

В целом данные программы в большинстве своем предполагают полное воспроизведение существующей инфраструктуры. Очевидно, что в условиях существенного изменения объемов и направлений региональных пассажиропотоков особое внимание в них следует уделить минимизации совокупных расходов транспортной инфраструктуры, в том числе за счет изменения пропускной способности и капиталоемкости наземной инфраструктуры.